Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid
De heer mr. T.H.J. Joustra
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
ILT-2015/41063

Uw kenmerk
OvV-145020883

Datum 15 juni 2015
Betreft Reactie op aanbevelingen rapport "Treinontsporing Hilversum"

Geachte heer Joustra,

Op 18 december 2014 heeft u het rapport 'Treinontsporing Hilversum' gepubliceerd. Dit rapport beschrijft op een heldere wijze de oorzaak van de ontsporing bij Hilversum. Naast een technische beschrijving van het wissel zoals in Hilversum is toegepast, gaat u in op de rol en taken van de betrokken partijen. In aanvulling op de duidelijke uiteenzetting van de oorzaak van de ontsporing, heeft u in totaal zeven aanbevelingen geformuleerd waarvan drie voor ProRail, twee voor ProRail en de onderhoudsaannemers gezamenlijk, een voor Bombardier en een voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

In deze brief geef ik u een reactie op de aanbeveling die u aan IenM heeft gericht. De andere organisaties zullen op grond van de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid binnen een jaar na publicatie van het rapport de minister informeren over opvolging van de aanbevelingen. ProRail heeft inmiddels op grond van artikel 74 van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid haar reactie aan de minister van IenM gestuurd en een afschrift aan uw Raad.

Aanbeveling
In uw rapport over de treinontsporing in Hilversum heeft u een aanbeveling gedaan aan het ministerie van IenM als partij die kan bijdragen aan oplossingen voor de gesignaleerde veiligheidstekorten. De aanbeveling luidt:
Bewaak dat de veilige berijdbaarheid van het spoor voldoende gewicht krijgt bij de afweging tegen andere belangen (als capaciteit en punctualiteit). Neem dit aspect mee bij de thans lopende herbezinning op het beleidskader voor spoorveiligheid en bevorder dat ProRail en de onderhoudsaannemers er goed invulling aan (kunnen) geven.

Reactie
Vorig jaar heb ik met de Lange Termijn Spooragenda (LTSa)[1] een integrale lange termijn visie en aanpak gepresenteerd met als doel de kwaliteit van het spoor te verbeteren en een betere samenwerking tussen alle partijen tot stand te brengen. Hierbij is het van belang dat de veiligheid op het spoor wordt geborgd door een combinatie van maatregelen, te denken aan een samenspel van menselijk

[1] 28 maart 2014, Tweede Kamer 2013/2014, 29984 nr. 474.

handelen, organisatorische voorzieningen en technische vangnetten. Om de veiligheidsdoelen te halen heb ik in de LTSa aangekondigd de Derde Kadernota Railveiligheid te actualiseren. Ik zie uw aanbeveling als ondersteuning van mijn beleid en zal deze aanbeveling betrekken bij de actualisatie van de Derde Kadernota.

Met de actualisatie van de Derde Kadernota Railveiligheid is in het najaar van 2014 een start gemaakt. Hierbij wordt gekozen voor een gefaseerde aanpak, namelijk een evaluatie van het bestaande beleidskader en een vernieuwingsimpuls waar aanknopingspunten voor de actualisatie van het veiligheidsbeleid uit voort komen. Ten behoeve van de evaluatie zijn betrokken spoorpartijen geïnterviewd. Parallel aan de interviews worden themasessies georganiseerd over bijvoorbeeld nieuwe trends, het belang van veiligheid ten opzichte van andere belangen zoals beschikbaarheid, samenwerking, sturingsfilosofie en de cultuur van veiligheid. Naast de themasessies zijn nog verdiepingsgesprekken gevoerd. Daarbij lag de nadruk op de verbanden tussen de verschillende (lopende) programma's en maatregelen, het delen van kennis binnen de sector en het opdoen van kennis van buiten de spoorwereld, zoals luchtverkeersveiligheid. De uitkomsten van de themabijeenkomsten, verdiepingsgesprekken en interviews zullen samen met de conclusies van de evaluatie tot aanknopingspunten voor de actualisatie van het railveiligheidsbeleid leiden.
Naar verwachting zal de Tweede Kamer eind dit jaar nader kunnen worden geïnformeerd over de evaluatieresultaten en op welke onderdelen bijstelling van het railveiligheidsbeleid wenselijk is. Hierbij zal ook aandacht zijn voor de wijze waarop veilige berijdbaarheid van het spoor in de afweging met andere belangen als capaciteit en punctualiteit wordt meegenomen, conform uw aanbeveling.

Een belangrijk aspect dat van grote invloed is op de veilige berijdbaarheid van het spoor betreft de verantwoordelijkheid voor alle betrokkenen in de keten. In uw rapport komt overduidelijk naar voren dat deze verantwoordelijkheid reeds begint bij de opdrachtgever en de ontwerper en fabrikant, maar vervolgens doorgaat tot de onderhoudsaannemer. Uw rapport benadrukt dat het falen van één onderdeel verstrekkende gevolgen kan hebben en dat het van belang is een goede informatie uitwisseling tussen organisaties te hebben. Ook de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem ondersteunt het lerend vermogen om daarmee de kans op toekomstige incidenten te reduceren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld